

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/JP05/004175

International filing date: 10 March 2005 (10.03.2005)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: JP
Number: 2004-109315
Filing date: 01 April 2004 (01.04.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 12 May 2005 (12.05.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

11.3.2005

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日
Date of Application: 2 0 0 4 年 4 月 1 日

出 願 番 号
Application Number: 特 願 2 0 0 4 - 1 0 9 3 1 5

パリ条約による外国への出願
に用いる優先権の主張の基礎
となる出願の国コードと出願
番号

The country code and number
of your priority application,
to be used for filing abroad
under the Paris Convention, is

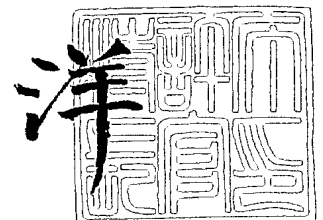
J P 2 0 0 4 - 1 0 9 3 1 5

出 願 人
Applicant(s): 株式会社東海理化電機製作所

2 0 0 5 年 4 月 2 1 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

小 川



【書類名】 特許願
【整理番号】 TKP-00556
【提出日】 平成16年 4月 1日
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 B60R 22/46
【発明者】
 【住所又は居所】 愛知県丹羽郡大口町豊田三丁目 2 6 0 番地 株式会社東海理化電機製作所内
 【氏名】 朝霧 佳規
【発明者】
 【住所又は居所】 愛知県丹羽郡大口町豊田三丁目 2 6 0 番地 株式会社東海理化電機製作所内
 【氏名】 森 信二
【発明者】
 【住所又は居所】 愛知県丹羽郡大口町豊田三丁目 2 6 0 番地 株式会社東海理化電機製作所内
 【氏名】 斉藤 拓宏
【特許出願人】
 【識別番号】 000003551
 【氏名又は名称】 株式会社東海理化電機製作所
【代理人】
 【識別番号】 100079049
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 中島 淳
 【電話番号】 03-3357-5171
【選任した代理人】
 【識別番号】 100084995
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 加藤 和詳
 【電話番号】 03-3357-5171
【選任した代理人】
 【識別番号】 100085279
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 西元 勝一
 【電話番号】 03-3357-5171
【選任した代理人】
 【識別番号】 100099025
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 福田 浩志
 【電話番号】 03-3357-5171
【手数料の表示】
 【予納台帳番号】 006839
 【納付金額】 16,000円
【提出物件の目録】
 【物件名】 特許請求の範囲 1
 【物件名】 明細書 1
 【物件名】 図面 1
 【物件名】 要約書 1
 【包括委任状番号】 0015419

【書類名】 特許請求の範囲**【請求項 1】**

乗員拘束用のウエビングが巻取り引出し可能に巻き回された巻取軸と、モータと、機械的に前記モータと前記巻取軸との間に介在し、前記モータの回転を前記巻取軸に伝達して前記巻取軸を回転させると共に、前記巻取軸側で生じた回転の伝達を遮断して当該回転が前記モータに伝達されることを防止するクラッチと、を備えたウエビング巻取装置において、

前記クラッチは、

ケースと、

前記巻取軸に対して同軸的に設けられ、前記モータの回転が伝達されて回転する回転体と、

前記回転体に設けられ、通常は前記巻取軸との係合解除位置に保持され、前記回転体が軸線周り一方へ回転した際には前記巻取軸に係合して前記回転体の前記軸線周り一方への回転を前記巻取軸に伝達すると共に、前記回転体が軸線周り他方へ回転した際には前記係合解除位置に移動されて保持されるロックバーと、

を備え、

かつ、前記回転体は、前記ケースに支持されている、

ことを特徴とするウエビング巻取装置。

【請求項 2】

乗員拘束用のウエビングが巻取り引出し可能に巻き回された巻取軸と、モータと、機械的に前記モータと前記巻取軸との間に介在し、前記モータの回転を前記巻取軸に伝達して前記巻取軸を前記ウエビング巻取方向へ回転させると共に、前記巻取軸側で生じた回転の伝達を遮断して当該回転が前記モータに伝達されることを防止するクラッチと、を備えたウエビング巻取装置において、

前記クラッチは、

ケースと、

前記巻取軸に対して同軸的に設けられ、前記モータの回転が伝達されて回転する回転体と、

前記ケースに摩擦力によって保持されることで前記回転体に対して所定の範囲内で相対移動可能とされたスライダと、

前記回転体に設けられ、常に前記巻取軸との係合方向へ付勢されると共に通常は前記スライダによって前記巻取軸との係合解除位置に保持され、前記回転体が前記ウエビング巻取方向へ回転した際には前記スライダから離間移動して前記保持を解除され前記付勢力によって前記巻取軸に係合し前記回転体の前記ウエビング巻取方向への回転を前記巻取軸に伝達すると共に前記巻取軸の前記回転体に対する前記ウエビング巻取方向への相対回転を許容し、前記回転体が前記ウエビング引出方向へ回転した際には前記スライダに接近移動して前記スライダによって前記係合解除位置に移動されて保持されるロックバーと、

を備え、

かつ、前記回転体は、前記ケースに支持されている、

ことを特徴とするウエビング巻取装置。

【請求項 3】

前記回転体は、

前記モータの回転が伝達されて回転するギヤホイールと、

前記ロックバーを支持するロータと、

前記ギヤホイールと前記ロータとの間に設けられて両者を連結し、前記ギヤホイールの回転を前記ロータに伝達すると共に、前記ロータに所定値以上の荷重が作用した際には前記荷重によって前記ギヤホイールと前記ロータとの間の回転の伝達を切り離し、両者を相対的に空転可能とするスプリング爪と、

を備え、

かつ、前記ロータが前記ケースに支持されている、

ことを特徴とする請求項 1 記載又は請求項 2 記載のウエビング巻取装置。

【書類名】明細書

【発明の名称】ウエビング巻取装置

【技術分野】

【0001】

本発明は、ウエビング巻取装置に係り、特に、モータによって巻取軸を回転させることでウエビングを巻き取ることができるウエビング巻取装置に関する。

【背景技術】

【0002】

乗員拘束用シートベルト装置は、ウエビング巻取装置を備えている。このウエビング巻取装置には、ウエビング装着時の過度な圧迫感を軽減又は解消するための所謂テンションリデューサ機構や、車両急減速状態等に一定量ウエビングを巻取軸に巻き取らせることで「スラック」等と称される僅かな緩みを解消すると共にウエビングによる乗員の身体の拘束力を増加させ、より一層確実に乗員の身体を保持するプリテンショナー機構を設けたものがあり、さらに、前記各機能をモータによって行う構成の所謂モータリトラクタが知られている（一例として、特許文献1、特許文献2参照）。

【0003】

この種のモータリトラクタでは、例えば、前述の如くテンションリデューサやプリテンショナーの機能を発揮できるのみならず、通常ウエビング装着時におけるウエビングの巻取りや引出しの補助等をも行うことが可能であり、極めて有益である。

【0004】

またここで、特に近年では、前述の如きモータリトラクタにおいて、前方の他の車両や障害物までの距離を距離センサ等の前方監視装置で検出し、前方の車両や障害物までの距離が一定値未満になるとモータを作動させ、モータの回転力で巻取軸を巻取方向に回転させる構成のものが考えられている。このようなモータリトラクタでは、巻取軸側からの回転がモータに伝わることを防止するために、モータの出力軸と巻取軸との間にクラッチを介在させ、このクラッチによってモータ出力軸側からの回転のみを巻取軸に伝達する構成としている。

【0005】

ところで、このような従来のモータリトラクタでは、クラッチは、例えば、巻取軸に一体的に連結されたアダプタと、このアダプタに回転自在に支持されてモータからの駆動力によって回転する回転体と、この回転体に支持されたパウルとを備えており、回転体が回転した際にパウルをアダプタに係合させて回転体の回転をアダプタに伝達する構成としている。

【0006】

しかしながら、上記構成のモータリトラクタのクラッチでは、前述の如く、アダプタ、回転体及びパウル等のクラッチ構成部材は、直接的又は間接的に巻取軸に支持された構成である。このため、これらクラッチ構成部材の影響で、巻取軸の円滑な回転が阻害される場合があり、通常使用時におけるウエビングの引出し巻取り性が低下する原因となっていた。

【特許文献1】特開2001-130376号公報

【特許文献2】特開2001-347923号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0007】

本発明は上記事実を考慮し、クラッチによってモータ側からの回転のみを巻取軸に伝達することができるのみならず、通常使用時におけるウエビングの引出し巻取り性を向上させることができるウエビング巻取装置を得ることが目的である。

【課題を解決するための手段】

【0008】

請求項1に係る発明のウエビング巻取装置は、乗員拘束用のウエビングが巻取り引出し

可能に巻き回された巻取軸と、モータと、機械的に前記モータと前記巻取軸との間に介在し、前記モータの回転を前記巻取軸に伝達して前記巻取軸を回転させると共に、前記巻取軸側で生じた回転の伝達を遮断して当該回転が前記モータに伝達されることを防止するクラッチと、を備えたウエビング巻取装置において、前記クラッチは、ケースと、前記巻取軸に対して同軸的に設けられ、前記モータの回転が伝達されて回転する回転体と、前記回転体に設けられ、通常は前記巻取軸との係合解除位置に保持され、前記回転体が軸線周り一方へ回転した際には前記巻取軸に係合して前記回転体の前記軸線周り一方への回転を前記巻取軸に伝達すると共に、前記回転体が軸線周り他方へ回転した際には前記係合解除位置に移動されて保持されるロックバーと、を備え、かつ、前記回転体は、前記ケースに支持されている、ことを特徴としている。

【0009】

請求項1記載のウエビング巻取装置では、モータの回転を巻取軸に伝達するクラッチを備えている。このクラッチは、モータの回転が伝達されて回転する回転体と、回転体に設けられ巻取軸に係合することで回転体の軸線周り一方への回転を巻取軸に伝達するロックバーとを有している。このロックバーは、通常は巻取軸との係合解除位置に保持されている。このため、通常は回転体と巻取軸とは互いに相対回転可能とされており、巻取軸側で生じた回転がモータに伝達されることが防止されている。

【0010】

これにより、車両の座席に着席した乗員が、本ウエビング巻取装置に格納されたウエビングを引っ張ると、巻取軸が回転しつつウエビングが引き出される。これにより、乗員は引き出されたウエビングを身体に掛けまわし、例えば、ウエビングに設けられたタングプレートバックル装置に係合させることで、ウエビングを身体に装着することができる。

【0011】

さらに、モータが回転すると、クラッチの回転体が軸線周り一方へ回転される。回転体が軸線周り一方へ回転されると、回転体に設けられたロックバーが巻取軸に係合し、これにより、回転体の軸線周り一方への回転がロックバーを介して巻取軸に伝達され、巻取軸が軸線周り一方へ回転される。

【0012】

一方、モータが逆転すると、クラッチの回転体が軸線周り他方へ回転される。回転体が軸線周り他方へ回転されると、回転体に設けられたロックバーは巻取軸との係合解除位置に移動されて保持される。これにより、回転体と巻取軸とは再び相対回転可能とされ、巻取軸の自在な回転が可能となる。

【0013】

ここで、このウエビング巻取装置では、クラッチを構成する回転体及びロックバーは、巻取軸に支持された構成ではなく、ケースに支持された構成である。したがって、このウエビング巻取装置では、ロックバーによって回転体と巻取軸が連結された状態以外では、巻取軸は、クラッチを構成する回転体及びロックバーとは無関係に回転することができる。これにより、巻取軸の円滑な回転が保証され、通常使用時におけるウエビングの引出し巻取り性が向上する。

【0014】

請求項2に係る発明のウエビング巻取装置は、乗員拘束用のウエビングが巻取り引出し可能に巻き回された巻取軸と、モータと、機械的に前記モータと前記巻取軸との間に介在し、前記モータの回転を前記巻取軸に伝達して前記巻取軸を前記ウエビング巻取方向へ回転させると共に、前記巻取軸側で生じた回転の伝達を遮断して当該回転が前記モータに伝達されることを防止するクラッチと、を備えたウエビング巻取装置において、前記クラッチは、ケースと、前記巻取軸に対して同軸的に設けられ、前記モータの回転が伝達されて回転する回転体と、前記ケースに摩擦力によって保持されることで前記回転体に対して所定の範囲内で相対移動可能とされたスライダと、前記回転体に設けられ、常に前記巻取軸との係合方向へ付勢されると共に通常は前記スライダによって前記巻取軸との係合解除位置に保持され、前記回転体が前記ウエビング巻取方向へ回転した際には前記スライダから

離間移動して前記保持を解除され前記付勢力によって前記巻取軸に係合し前記回転体の前記ウエビング巻取方向への回転を前記巻取軸に伝達すると共に前記巻取軸の前記回転体に対する前記ウエビング巻取方向への相対回転を許容し、前記回転体が前記ウエビング引出方向へ回転した際には前記スライダに接近移動して前記スライダによって前記係合解除位置に移動されて保持されるロックバーと、を備え、かつ、前記回転体は、前記ケースに支持されている、ことを特徴としている。

【0015】

請求項2記載のウエビング巻取装置では、モータの回転を巻取軸に伝達するクラッチを備えている。このクラッチは、モータの回転が伝達されて回転する回転体と、この回転体に設けられ、巻取軸に係合することで回転体のウエビング巻取方向への回転を巻取軸に伝達するロックバーとを有している。このロックバーは、常に巻取軸との係合方向へ付勢されており、通常はスライダによって巻取軸との係合解除位置に保持されている。このため、通常は回転体と巻取軸とは互いに相対回転可能とされており、巻取軸側で生じた回転がモータに伝達されることが防止されている。

【0016】

これにより、車両の座席に着席した乗員が、本ウエビング巻取装置に格納されたウエビングを引っ張ると、巻取軸がウエビング引出方向へ回転しつつウエビングが引き出される。これにより、乗員は引出されたウエビングを身体に掛けまわし、例えば、ウエビングに設けられたタンクプレートをバックル装置に係合させることで、ウエビングを身体に装着することができる。

【0017】

さらに、例えば、車両走行中に車両の前方に障害物が存在ししかも車両と障害物との間隔（車両から障害物までの距離）が所定範囲内に達すると、モータが回転し、クラッチの回転体がウエビング巻取方向へ回転される。このとき、スライダはケースに摩擦力によって保持されるため、回転体がスライダに対して所定の範囲内で相対移動し、回転体に設けられたロックバーがスライダから離間移動する。このため、ロックバーは、付勢力によって巻取軸に係合し、当該ロックバーを介して回転体のウエビング巻取方向への回転が巻取軸に伝達され、巻取軸がウエビング巻取方向へ回転される。これにより、ウエビングが巻取軸に巻き取られ、装着状態におけるウエビングの僅かな弛み、所謂「スラック」が解消され、ウエビングによる乗員の身体の拘束力を上昇させることができる。

【0018】

しかもこの状態では、ロックバーは、巻取軸の回転体に対するウエビング巻取方向への相対回転を許容するため、上述した如く「スラック」が解消された状態で、例えば、車両の衝突が避けられない状況になった場合は、さらに別のプリテンショナー装置等によって巻取軸をウエビング巻取方向へ強制的に回転させることも可能である。この場合、ウエビングによる乗員の身体の拘束力を一層上昇させることができ、車両衝突時における乗員の被害を最小限に留めることができる。

【0019】

一方、上述した如き車両衝突の危険が回避された場合には、モータが逆転され、クラッチの回転体がウエビング引出方向へ回転される。このとき、スライダはケースに摩擦力によって保持されるため、回転体がスライダに対して所定の範囲内で相対移動し、回転体に設けられたロックバーがスライダに接近移動する。このため、ロックバーはスライダによって再び巻取軸との係合解除位置に移動されて保持される。これにより、回転体と巻取軸とは再び相対回転可能とされ、巻取軸の自在な回転が可能となる。

【0020】

ここで、このウエビング巻取装置では、クラッチを構成する回転体、スライダ及びロックバーは、巻取軸に支持された構成ではなく、ケースに支持された構成である。したがって、このウエビング巻取装置では、ロックバーによって回転体と巻取軸が連結された状態以外では、巻取軸は、クラッチ（回転体、スライダ及びロックバー）とは無関係に回転することができる。これにより、巻取軸の円滑な回転が保証され、通常使用時におけるウエ

ビンクの引出し巻取り性が向上する。

【0021】

請求項3に係る発明のウエビング巻取装置は、請求項1記載又は請求項2記載のウエビング巻取装置において、前記回転体は、前記モータの回転が伝達されて回転するギヤホイールと、前記ロックバーを支持するロータと、前記ギヤホイールと前記ロータとの間に設けられて両者を連結し、前記ギヤホイールの回転を前記ロータに伝達すると共に、前記ロータに所定値以上の荷重が作用した際には前記荷重によって前記ギヤホイールと前記ロータとの間の回転の伝達を切り離し、両者を相対的に空転可能とするスプリング爪と、を備え、かつ、前記ロータが前記ケースに支持されている、ことを特徴としている。

【0022】

請求項3記載のウエビング巻取装置では、モータの回転によりギヤホイールが回転されると、当該回転がスプリング爪を介してロータに伝達され、ロータが回転される。このロータにはロックバーが支持されており、ロータが軸線周り一方へ回転された場合には、ロックバーは巻取軸に係合し、ロータが軸線周り他方へ回転された場合には、ロックバーは巻取軸との係合解除位置に移動されて保持される。

【0023】

一方、例えば、ロックバーにより巻取軸とロータとが連結された状態で、巻取軸にウエビングから所定値以上の荷重が作用した場合には、ロータには、ロックバーを介して所定値以上の荷重が作用する。ロータに所定値以上の荷重が作用すると、スプリング爪は当該荷重によってギヤホイールとロータとの間の回転の伝達を切り離し、両者を相対的に空転可能とする（所謂「ロードリミッタ機構」）。これにより、ロックバーを介してロータに連結された巻取軸が、モータの駆動力によって必要以上の力で回転されることを防止できる。

【0024】

ここで、このウエビング巻取装置では、回転体を構成するギヤホイール、ロータ及びスプリング爪は、巻取軸に支持された構成ではなく、ロータがケースに支持されており、このロータにロックバーが支持されると共にスプリング爪を介してギヤホイールが連結された構成である。したがって、このウエビング巻取装置では、クラッチを構成する何れの部材もケースに支持されており、ロックバーによってロータと巻取軸が連結された状態以外では、巻取軸は、クラッチ（ギヤホイール、ロータ、スプリング爪及びロックバー）とは無関係に回転することができる。これにより、巻取軸の円滑な回転が保証され、通常使用時におけるウエビングの引出し巻取り性が向上する。

【発明の効果】

【0025】

以上説明した如く、本発明に係るウエビング巻取装置は、クラッチによってモータ側からの回転のみを巻取軸に伝達することができるのみならず、通常使用時におけるウエビングの引出し巻取り性を向上させることができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0026】

図12には、本発明の実施の形態に係るウエビング巻取装置10の全体構成が斜視図にて示されている。また、図11には、ウエビング巻取装置10の主要部の構成が斜視図にて示されている。さらに、図10には、ウエビング巻取装置10の全体構成が分解斜視図にて示されている。

【0027】

ウエビング巻取装置10は、フレーム12を備えている。フレーム12は略板状の背板14と、この背板14の幅方向両端から一体に延出する一対の脚板16及び脚板18とによって構成されており、背板14がボルト等の図示しない締結手段によって車体に固定されることで車体に取り付けられる構成となっている。

【0028】

フレーム12の一対の脚板16と脚板18との間には、ダイカスト等によって製作され

た巻取軸 20 が回転可能に配置されている。巻取軸 20 は全体としては鼓形状をなしており、長尺帯状に形成されたウエビング（図示省略）の基端部が連結固定されている。巻取軸 20 をその軸周り一方（以下、この方向を「巻取方向」と称する）へ回転させると、ウエビングがその基端側から巻取軸 20 の外周部に層状に巻き取られ、一方、ウエビングをその先端側から引っ張れば、これに伴い巻取軸 20 が回転しながらウエビングが引き出される（以下、ウエビングを引き出す際の巻取軸 20 の回転方向を「引出方向」と称する）。

【0029】

巻取軸 20 の一端側は、脚板 18 を貫通してフレーム 12 の外部に突出している。脚板 18 の側方には、図示を省略したロック機構が配置されている。ロック機構は、加速度センサを含んで構成されており、脚板 16 と脚板 18 との間に掛け渡されたロックプレート 22、及び巻取軸 20 の軸芯部分に設けられたトーションバー 24 に連係している。車両の急減速時等には、ロック機構の作動によりトーションバー 24 の一端がロックプレート 22 を介して拘束されてエネルギー吸収が行われつつ、巻取軸 20 の引出方向回転が阻止される構成となっている。

【0030】

一方、巻取軸 20 の他端側は、脚板 16 を貫通してフレーム 12 の外方に僅かに突出している。この巻取軸 20 の他端側には、六角柱状に形成された連結スクリュー 21 が同軸的かつ一体的に連結されている。

【0031】

また、脚板 16 の外側には、本実施の形態に係るクラッチ 100 を構成するケースとしてのクラッチケース 101 が配置されている。このクラッチケース 101 は、金属材料等（例えば、アルミ合金等）により箱状に形成されたものであり、脚片 16 とは反対側に向けて開口している。このクラッチケース 101 の開口側にはケースとしての鉄板等からなるカバークラッチ 102 が配置されている。これらクラッチケース 101 及びカバークラッチ 102 は、スクリュー 104 によって脚片 16 に一体的に固定されている。

【0032】

クラッチケース 101 の底壁中央部分には、円形の貫通孔 106 が巻取軸 20 と同軸的に形成されており、連結スクリュー 21 が貫通している。また、この貫通孔 106 の周辺の部位は、脚片 16 とは反対側へ向けて円形状に僅かに突出しておりリング状の摺動面 108 が形成されている。さらに、貫通孔 106 の孔縁部には、脚片 16 とは反対側へ向けて突出した円筒状のブッシング支持部 110 が形成されている。このブッシング支持部 110 には、樹脂材料等によりリング状に形成されたブッシング 112（図 1 乃至図 3 参照）が支持されている。

【0033】

クラッチケース 101 の内部には、クラッチギヤ部 28 が配置されている。クラッチギヤ部 28 は、ウォームギヤ 34 を備えている。ウォームギヤ 34 は、巻取軸 20 と直交する状態で自身の軸が配置され、その端部がブッシュ 36、37 を介してクラッチケース 101 に支持されており、さらに、その一端側はクラッチケース 101 から外方へ突出して設けられている。また、ウォームギヤ 34 の先端部を支持するクラッチケース 101 の軸受け部分には、鋼球 38 が収容されてウォームギヤ 34 の先端部に接触しており、さらに、アジャストスクリュー 40 が螺入している。アジャストスクリュー 40 は、その先端部で鋼球 38 を押圧することで鋼球 38 をウォームギヤ 34 の先端に圧接させている。これにより、ウォームギヤ 34 の軸方向の変位が規制されている（スラスト調整されている）。なお、鋼球 38 をアジャストスクリュー 40 の先端部に一体に形成する構成（アジャストスクリュー 40 の先端部を球状に形成する構成）としてもよい。

【0034】

このウォームギヤ 34 の上側には、本実施の形態に係るクラッチ 100 を構成するクラッチ本体部 114 が設けられている。

【0035】

ここで、図1及び図2には、クラッチ本体部114の構成が分解斜視図により示されている。

【0036】

これらの図に示す如く、クラッチ本体部114は、ギヤホイール116を備えている。ギヤホイール116は樹脂材料等によりリング状に形成されて巻取軸20と同軸的に配置されており、その外周部には所謂ウォームホイール歯118が形成されている。このウォームホイール歯118は、上述したウォームギヤ34に噛み合っている。また、ギヤホイール116の内周部には、その径方向に沿って一定間隔毎に複数（本実施の形態では6個）の周方向荷重受け部120が形成されている。これらの周方向荷重受け部120は、後述するリング176のスプリング爪182に対応している。さらに、ギヤホイール116の軸線方向一侧（図1及び図2の矢印A方向側）の端面には、その周方向に沿って一定間隔毎に複数（本実施の形態では6個）の回り止め凹部122が形成されている。これらの回り止め凹部122は、後述するリング176の回り止め爪180に対応している。

【0037】

ギヤホイール116の内側には、金属材料等（例えば、亜鉛アルミ合金等）により円盤状に形成されたロータ124がギヤホイール116と同軸的に配置されている。ロータ124は、有底円筒状の本体部126と、本体部126の軸線方向一侧（図1及び図2の矢印B方向側）において径方向に突出したフランジ部128とを有している。

【0038】

本体部126の外周部には、その周方向に沿って等間隔に複数の外歯130が形成されている。各外歯130は、本体部126の周方向に沿った一侧（図1及び図2の矢印C方向側）の側壁が本体部126の周方向に対して傾斜して形成され、本体部126の周方向に沿った他側（図1及び図2の矢印D方向側）の側壁が本体部126の径方向に沿って平行に形成されている（換言すれば、断面形状が台形状とされている）。各外歯130は、後述するリング176のスプリング爪182に対応している。

【0039】

本体部126の底壁中央部には、略円筒状の収容部132が同軸的に形成されている。収容部132の軸線方向一侧（図1及び図2では矢印A方向側）には、リング状の支軸部133が同軸的に突設されている。この支軸部133は、図3に示す如く、カバークラッチ102に形成された円孔135に、後述するホルダ170の回転支持部175を介して回転自在に支持されている。また、収容部132の軸線方向他側（図1及び図2の矢印B方向側）には、前述したブッシング112が回転自在に嵌合しており、収容部132の軸線方向他側は、ブッシング112を介してクラッチケース101に回転自在に支持されている。これにより、本体部126（ロータ126）は、自らの軸線周りに回転可能とされている。

【0040】

この本体部126の収容部132内には、鉄板等により略リング状に形成されたラチェット134が収容されている。ラチェット134の外周部には、所謂ラチェット歯である外歯136が形成されている。また、ラチェット134の軸芯部には、断面六角形状の貫通孔138が形成されており、前述した連結スクリュウ21が貫通した状態でその軸線回りに対しては一体的に連結されている。これにより、ラチェット134と巻取軸20とは、連結スクリュウ21を介して一体的に回転するようになっている。

【0041】

なお、ラチェット134の軸線方向一侧（図1及び図2では矢印B方向側）は、前述したブッシング112に摺動可能に当接している。また、ラチェット134の軸線方向他端（図1及び図2では矢印A方向側）には、樹脂材料等からなるワッシャ140が取り付けられている。このワッシャ140は、収容部132のリング状の底壁に摺動可能に当接しており、これにより、ラチェット138の軸線方向に沿った変位が規制されている。

【0042】

一方、本体部126の底壁には、収容部132の径方向外側において、本体部126の

周方向に沿って湾曲した一对のガイド孔142が形成されている。各ガイド孔142には、それぞれ樹脂材料等により本体部126の周方向に沿って湾曲した略ブロック状に形成されたスライダ144が摺動可能に取り付けられている。これら一对のスライダ144は、本体部126の内周面及び収容部132の外周面により保持されており、ガイド孔142に沿った所定の範囲内で本体部126（ロータ124）に対して相対移動可能とされている。

【0043】

各スライダ144の一侧（図1及び図2では矢印A方向側）には、摺動片146が突設されており、図4に示す如く、カバークラッチ102に当接している。また、各スライダ144の摺動片146とは反対側には、リテーナ148が設けられている。リテーナ148は、ばね性を有する細幅な金属片で略く字形に折れ曲がっている。このリテーナ148は、長手方向中央部に設けられた連結部150がスライダ144に形成された連結孔152に嵌め込まれてスライダ144に一体的に連結されると共に、長手方向両端部がそれぞれ前述したクラッチケース101の摺動面108に押し付けられて所定量弾性変形している。

【0044】

このため、スライダ144の摺動片146は、リテーナ148の弾性力によってカバークラッチ102に押し付けられており、ガイド孔142に沿ったスライダ144の移動（ロータ124に対する相対移動）には、所定の摩擦力が付与されるようになっている。このため、ロータ124が回転すると、スライダ144は、摺動片146及びリテーナ148の長手方向両端部に作用する摩擦力によって一時的にケース（クラッチケース101及びカバークラッチ102）に保持され、ロータ124に対してガイド孔142に沿った所定の範囲内で相対移動するようになっている。

【0045】

また、各スライダ144の湾曲方向一端部（図1及び図2では矢印C方向側の端部）には、押圧保持片145が形成されている。これらの押圧保持片145は、それぞれ一对のロックバー154に対応している。

【0046】

各ロックバー154は、鉄板等により略く字形に形成されて各スライダ144の湾曲方向一端側に配置されており、リング状の軸受部156を備えている。各軸受部156は、本体部126の底壁に突設された円柱状の支軸158によって回転自在に支持されている。各軸受部156のスライダ144とは反対側（図1及び図2の矢印C方向側）には、連結片160が突設されている。これらの連結片160は、軸受部156と共に支軸158周りに回動することで、その先端部がロータ124の収容部132に形成された孔部162を貫通して前述したラチェット134の外歯136に噛み合うようになっている。また、これらの連結片160は、振りコイルスプリング164の付勢力によって常に外歯136（ラチェット134）との噛合方向へ付勢されている。なお、振りコイルスプリング164は、ロータ124の本体部126の底壁に突設された円柱状の支軸166によって支持されている。

【0047】

各軸受部156のスライダ144側（図1及び図2の矢印D方向側）には、前述した押圧保持片145に対応する解除片168が突設されている。各解除片168は、スライダ144と対向する端部がスライダ144の移動方向（図1及び図2の矢印C方向及び矢印D方向）に対して傾斜した傾斜面とされている。

【0048】

ここで、図5（A）及び図5（B）に示す如く、ロータ124がスライダ144に対して相対移動することで、ロックバー154はスライダ144に対して所定の範囲内で接離移動するようになっており、ロックバー154がスライダ144に接近した状態（図5（A）図示状態）では、ロックバー154の解除片168は、スライダ144の押圧保持片145の内側（ラチェット134側）に入り込むことで、振りコイルスプリング164の

付勢力に抗して係合解除位置に保持されるようになっている。この状態では、ロックバー 154 の連結片 160 は、ラチェット 134 から離間するようになっている。

【0049】

一方、ロックバー 154 がスライダ 144 から離間した状態（図 5（B）図示状態）では、ロックバー 154 の解除片 168 は、スライダ 144 の押圧保持片 145 による保持を解除されるようになっている。この状態では、ロックバー 154 の連結片 160 は、振りコイルスプリング 164 の付勢力によってラチェット 134 側（係合位置）へ移動され、その先端部が外歯 136 に噛み合うようになっている。

【0050】

なお、本実施の形態に係るクラッチ本体部 114 では、スライダ 144 は、通常はロックバー 154 に接近して配置されている。したがって、ロックバー 154 は、通常は解除片 168 がスライダ 144 の押圧保持片 145 によって保持されることで、係合解除位置（図 5（A）図示状態）に保持される構成である。

【0051】

一方、ロックバー 154 を介してロータ 124 とは反対側（図 1 及び図 2 の矢印 A 方向側）には、樹脂材料等によりリング状に形成されたホルダ 170 が配置されている。ホルダ 170 は、リング状の本体部 172 と、本体部 172 の外周部に設けられた一对の保持爪 174 とを備えている。本体部 172 は、ロックバー 154 の支軸 158（ロータ 124）に対する軸線方向の変位を規制しており、一对の保持爪 174 は、振りコイルスプリング 164 の支軸 166（ロータ 124）に対する軸線方向の変位を規制している。

【0052】

また、本体部 172 の中央部に形成された円孔 173 には、ロータ 124 の支軸部 133 が貫通している。この円孔 173 の孔縁部には、ロータ 124 とは反対側（カバークラッチ 102 側）へ向けて円筒状に僅かに突出した回転支持部 175 が設けられており、ロータ 124 の支軸部 133 は、この回転支持部 175 を介してカバークラッチ 102 の円孔 135 に回転自在に支持されている。

【0053】

一方、ホルダ 170 の径方向外側でかつロータ 124 の軸線方向一侧（図 1 及び図 2 の矢印 A 方向側）には、ばね性を有する金属材料（例えば、SUS 等）から成るリング 176 が配置されている。リング 176 は、リング状に形成されたカバー部 178 を備えている。カバー部 178 の外周部には、その径方向外側に突出した複数（本実施の形態では 6 個）の回り止め爪 180 が一体に形成されている。これらの回り止め爪 180 は、前述したギヤホイール 116 の回り止め凹部 122 に嵌合している。これにより、リング 176 は、ギヤホイール 116 に対してその周方向には一体的に連結されている。

【0054】

さらに、カバー部 178 の外周部には、弾性（ばね性）を有する細幅な板状とされた複数（本実施の形態では 6 個）のスプリング爪 182 が、カバー部 178 の周方向に沿って一定間隔毎に一体に設けられている。各スプリング爪 182 は、各基端部がカバー部 178 に一体に接続され、各長手方向中間部がカバー部 178 の径方向内側へ向けて僅かに折り曲げられ、各先端部がカバー部 178 の径方向外側へ向けて折り曲げられており、全体としてカバー部 178 の周方向に沿って湾曲している。

【0055】

これらのスプリング爪 182 は、図 6（A）に示す如く、ロータ 124 の外歯 130 とギヤホイール 116 の内周面との間において、ロータ 124 及びギヤホイール 116 の周方向に沿って配置されており、自らの弾性力によってその内側部分をロータ 124 の外歯 130 に押し付けている。これにより、リング 176 はロータ 124 に一体的に保持されている。

【0056】

また、各スプリング爪 182 の外側部分は、それぞれギヤホイール 116 の内周面に係合しており、ギヤホイール 116 は、各スプリング爪 182 を介してロータ 124 に支持

されている。この状態では、ギヤホイール 116 は、リング 176 の回り止め爪 180 及びロータ 124 のフランジ部 128 によって軸線方向移動を規制されている。さらにこの状態では、リング 176 のカバー部 178 によって、スライダ 144、ロックバー 154、振りコイルスプリング 164 及びホルダ 170 のロータ 124 からの脱落が防止されており、これらの構成部材は、所定の組付け位置に保持されている。

【0057】

さらに、各スプリング爪 182 の各先端部は、それぞれ外歯 130 の谷の部分に入り込んで外歯 130 の一方の側壁（本体部 126 の径方向に沿って平行に形成された側の側壁）に当接しており、各基端部は、前述したギヤホイール 116 の周方向荷重受け部 120 に当接している。これにより、ギヤホイール 116 とロータ 124 とは、その周方向に対しては各スプリング爪 182 によって一体的に連結されており（相対回転を規制されており）、ギヤホイール 116 が回転した場合には、ギヤホイール 116 とロータ 124 とは、基本的に一体回転するようになっている。

【0058】

この場合、ギヤホイール 116 の巻取方向への回転力は、周方向荷重受け部 120 を介してスプリング爪 182 の基端部に伝達され、スプリング爪 182 の先端部からロータ 124 の外歯 130 に伝達されるようになっており、ギヤホイール 116 は、周方向荷重受け部 120 を介して、スプリング爪 182 から作用する荷重を周方向に沿って受けるようになっている（ギヤホイール 116 は、スプリング爪 182 からの荷重受け方向がその回転方向に沿って設定されている）。

【0059】

しかもこの場合、上述した如く、スプリング爪 182 がばね性を有する金属片であるため、ロータ 124 に対するギヤホイール 116 の相対回転で生じる回転力が、スプリング爪 182 のばね力（付勢力）に抗して各スプリング爪 182 の先端部を外歯 130 の谷の部分から抜け出させるのに十分な大きさであれば、スプリング爪 182 によるギヤホイール 116 とロータ 124 との軸線周りの連結が解除されるため、ギヤホイール 116 とロータ 124 との相対回転が可能となる構成である（図 6（B）参照）。

【0060】

また、ギヤホイール 116 の引出方向への回転力は、回り止め凹部 122 を介してリング 176 の回り止め爪 180 に伝達され、リング 176 のスプリング爪 182 先端部からロータ 124 の外歯 130 に伝達されるようになっている。

【0061】

一方、リング 176 のロータ 124 とは反対側（図 1 及び図 2 の矢印 A 方向側）には、樹脂材料等によってリング状に形成されたスペーサ 184 が配置されている。スペーサ 184 は、リング 176 とカバークラッチ 102 との間に挟まれており、リング 176 に対してその軸線周りには相対回転不能とされている。このスペーサ 184 は、金属製のリング 176 が直接カバークラッチ 102 と摺動することを防止し、リング 176（クラッチ本体部 114）のカバークラッチ 102 に対する相対回転を円滑にするようになっている。

【0062】

以上構成のクラッチ 100 は、クラッチギヤ部 28 のウォームギヤ 34 が回転することで、クラッチ本体部 114 のギヤホイール 116 が回転する構成となっており、このクラッチ本体部 114 とクラッチギヤ部 28 とは、単一のケース（クラッチケース 101 及びカバークラッチ 102）に一体的に組み付けられて、全体としてユニット化された構成となっている。

【0063】

一方、図 10 に示す如く、カバークラッチ 102 の側方には、スプリング・コンプリート 42 が配置されている。スプリング・コンプリート 42 は、内部に渦巻きばね（図示省略）を収容している。この渦巻きばねは、渦巻き方向外側の端部がケース本体に係止されると共に、渦巻き方向内側の端部が、クラッチ本体部 114 を貫通した連結スクリー 2

1の先端に係止されており、巻取軸20を巻取方向へ付勢している。

【0064】

また一方、巻取軸20の下方で脚板16と脚板18との間には、モータ44及びモータギヤ部46が配置されている。

【0065】

ここで、図9には、このモータ44及びモータギヤ部46の構成が分解斜視図にて示されている。

【0066】

モータ44及びモータギヤ部46は、ハウジング48を備えている。このハウジング48の一侧にモータ44が取り付けられると共に、ハウジング48の他側にモータギヤ部46が設けられている。モータ44は、その回転軸50の先端側（出力側）がハウジング48に向く状態でハウジング48の一侧に固定されており、回転軸50先端（出力側）はハウジング48の他側（モータギヤ部46の側）に突出している。また、モータ44の後端側には、モータ駆動用の電気ハーネス52が接続されたベースプレート54が取り付けられている。ベースプレート54には、電気ハーネス52が接続されており、さらに、この電気ハーネス52の接続部分は、モータ44の本体部分に設けられた給電端子56に圧着端子構造によって接続されている。なお、電気ハーネス52の接続部分と給電端子56とを半田付け等により接続する構成としてもよい。

【0067】

更に、モータ44はカバーモータ58によって被覆されている。カバーモータ58には爪部60が設けられており、この爪部60がハウジング48に設けられた爪受け突起62に嵌合係止することでカバーモータ58がハウジング48に固定されている。

【0068】

またここで、カバーモータ58には第1凹部64が設けられており、この第1凹部64に対応してベースプレート54には第1凹部64内に嵌入可能な凸部66が設けられている。さらに、前記モータ44には、ベースプレート54の凸部66に対応して凸部66が嵌入可能な第2凹部68が設けられている。

【0069】

すなわち、凸部66を第2凹部68に嵌入させてモータ44をベースプレート54に対し位置決めすると共に、凸部66を第1凹部64に嵌入させてベースプレート54をカバーモータ58に位置決めし、しかも爪部60を爪受け突起62に嵌合係止させてカバーモータ58をハウジング48に取付け固定することにより、ハウジング48に対するモータ44の軸周りの組付け位置が一義的に特定される構成となっている。

【0070】

さらに、モータ駆動用の電気ハーネス52は、モータ44の出力側と反対のフレーム12の背板14へ向けて、カバーモータ58の後端部分から取り出されている。また、このカバーモータ58の電気ハーネス52の取出し部分は、ゴムキャップ70によって防水されている。

【0071】

一方、ハウジング48の他側（モータギヤ部46の側）に突出するモータ44の回転軸50の先端には、モータギヤ部46の複数の平歯ギヤを構成するピニオン72が取り付けられている。また、モータギヤ部46には、各々が外歯の平歯ギヤとされた駆動力伝達手段を構成するギヤ74及びギヤ76が互いに噛み合った状態で収容されている。これらのギヤ74、ギヤ76は、共に自身の軸がモータ44の回転軸50と平行な状態で配置されており、ギヤ74はピニオン72に噛み合っており、最終平歯ギヤとされるギヤ76は、前述したクラッチギヤ部28のクラッチケース101から外方へ突出するウォームギヤ34の一端部に、着脱可能に連結されている。このため、モータ44が駆動すると、ピニオン72、ギヤ74、及びギヤ76を介して駆動力が伝達されてウォームギヤ34が回転される構成である。

【0072】

また、これらのピニオン72、ギヤ74、及びギヤ76は、ハウジング48に取り付けられたカバーギヤ78によって被覆されている。カバーギヤ78には爪部80が設けられており、この爪部80がハウジング48に設けられた爪受け部82に嵌合係止することでカバーギヤ78がハウジング48に固定されている。

【0073】

このように、モータ44とモータギヤ部46とは、何れも単一のハウジング48に一体的に組み付けられており、全体としてユニット化された構成となっている。

【0074】

以上の構成のモータ44及びモータギヤ部46は、ハウジング48に一体に設けられた取付ステー84が、クラッチ本体部114及びクラッチギヤ部28を収容するクラッチケース101（すなわち、フレーム12）にスクリュウ86によって着脱可能に取り付けられている。このハウジング48のクラッチケース101（フレーム12）への取付装着状態においては、モータ44は、回転軸50が巻取軸20と直交しかつその出力側がフレーム12の背板14と反対側へ向く状態となっており、しかも、一對の脚板16と脚板18との間であって巻取軸20の直下に位置した構成となっている。

【0075】

またここで、前述の如き構成のモータ44及びモータギヤ部46は、モータギヤ部46の最終平歯ギヤとしてのギヤ76が、クラッチ26及びクラッチギヤ部28のウォームギヤ34に分離可能に連結されており、しかも、取付ステー84がクラッチケース101にスクリュウ86によって着脱可能に取り付けられているため、スクリュウ86を取り外して取付ステー84をクラッチケース101から取り外すことで、モータ44及びモータギヤ部46をアッセンブリ状態のままクラッチケース101（フレーム12）から独立して分離することができるよう構成されている。

【0076】

またさらに、上述したモータ44は、例えば、前方監視装置等の検出信号に基づいて作動される構成となっている。

【0077】

次に本実施の形態の作用を説明する。

【0078】

上記構成のウエビング巻取装置10では、クラッチ本体部114のスライダ144は、通常は、図5（A）に示す如く、ロックバー154に接近して配置されている。したがって、ロックバー154の解除片168は、通常はスライダ144の押圧保持片145によって保持されており、ロックバー154の連結片160は、ラチェット134の外歯136から離間している。このため、ラチェット134（巻取軸20）は、ロータ124に対して相対回転自在とされている。

【0079】

したがって、乗員が車両の座席に着席して、本ウエビング巻取装置10に格納されたウエビングを引っ張ると、巻取軸20が引出方向へ回転しつつウエビングが引き出される。これにより、乗員はウエビングを身体に掛けまわし、例えば、ウエビングに設けられたタングプレートをバックル装置に係合させることで、ウエビングを身体に装着することができる。

【0080】

一方、例えば、車両走行中に車両の前方に障害物が存在ししかも車両と障害物との間隔（車両から障害物までの距離）が所定範囲内に達すると、モータ44の駆動が開始され、回転軸50が急激に回転される。

【0081】

このモータ44の回転軸50が回転されると、その回転力がモータギヤ部46のピニオン72、ギヤ74、及びギヤ76、並びに、クラッチギヤ部28のウォームギヤ34を介してクラッチ本体部114のギヤホイール116に伝達され、ギヤホイール116が急激に巻取方向へ回転される。ギヤホイール116の巻取方向への回転は、周方向荷重受け部

120を介してリング176のスプリング爪182の基端部に伝達されると共に、スプリング爪182の先端部からロータ124の外歯130に伝達され、ロータ124が急激に巻取方向へ回転される。

【0082】

このとき、スライダ144は、摺動片146及びリテーナ148に作用する摩擦力によってケース（クラッチケース101及びカバークラッチ102）に保持されるため、ロータ124がスライダ144に対して所定の範囲内で相対移動し、ロータ124に支持されたロックバー154がスライダ144から離間移動する。

【0083】

このため、押圧保持片145による解除片168の保持が解除され、ロックバー154の連結片160は、振りコイルスプリング164の付勢力によってラチェット134側へ移動し、連結片160の先端部がラチェット134の外歯136に噛み合う（図5（B）の矢印E参照）。これにより、ロータ124の巻取方向への回転がロックバー154を介してラチェット134に伝達され、ラチェット134が巻取方向へ急激に回転される。このラチェット134は、巻取軸20に一体的に連結されているため、巻取軸20がラチェット134と共に巻取方向へ急激に回転される。

【0084】

これにより、ウエビングが巻取軸20に巻き取られ、ウエビングの僅かな緩み、所謂「スラック」が解消されて、ウエビングによる乗員身体に対する拘束力が向上し、仮に、その後に乗員が車両急制動（急ブレーキ）の操作を行ない、車両が急減速状態になったとしてもウエビングが確実に乗員の身体を保持する。

【0085】

さらに、上述の如く「スラック」が解消された状態では、乗員の身体が障害となり基本的にはそれ以上巻取軸20にウエビングを巻き取ることはできなくなる。このため、巻取軸20には、ウエビングから所定値以上の荷重が作用し、その結果、ロータ124には、ラチェット134及びロックバー154を介して所定値以上の荷重が作用する。ロータ124に所定値以上の荷重が作用すると、図6（A）及び図6（B）に示す如く、スプリング爪182が弾性変形することで、スプリング爪182の各先端部がロータ124の外歯130の谷の部分から抜け出し、ギヤホイール116とロータ124との相対的な空転が可能となる（所謂「ロードリミッタ機構」、図6（B）の矢印F参照）。

【0086】

これにより、ラチェット134及びロックバー154を介してロータ124に連結された巻取軸20が、モータ44の駆動力によって必要以上の力で巻取方向へ回転されることを防止でき、ウエビングが必要以上の力で乗員の身体を締め付けることを防止できる。

【0087】

しかもこの状態では、ラチェット134の外歯136が所謂ラチェット歯とされているため、図7（A）及び図7（B）に示す如く、ラチェット134（巻取軸20）がロータ124に対して巻取方向へ相対回転しようとした場合（図7（B）の矢印H参照）には、ロックバー154は、ラチェット134の外歯136に跳ね上げられることで（図7（B）の矢印G参照）、ラチェット134（巻取軸20）のロータ124に対する巻取方向への相対回転を許容する。これにより、上述した如く「スラック」が解消された状態で、例えば、車両の衝突が避けられない状況になった場合は、さらに別のプリテンショナー装置等によって巻取軸20を巻取方向へ強制的に回転させることも可能である。この場合、ウエビングによる乗員の身体の拘束力を一層上昇させることができ、車両衝突時における乗員の被害を最小限に留めることができる。

【0088】

一方、上述した如き車両衝突の危険が回避された場合には、モータ44の回転軸50が逆転される。この回転軸50の回転力は、モータギヤ部46のピニオン72、ギヤ74、及びギヤ76、並びに、クラッチギヤ部28のウォームギヤ34を介してクラッチ本体部114のギヤホイール116に伝達され、ギヤホイール116が急激に引出方向へ回転さ

れる（図8（A）の矢印D参照）。

【0089】

ギヤホイール116の引出方向への回転は、ギヤホイール116の回り止め凹部122を介してリング176の回り止め爪180に伝達されると共に、リング176のスプリング爪182の先端部からロータ124の外歯130に伝達され、ロータ124が急激に引出方向へ回転される。

【0090】

このとき、スライダ144は、摺動片146及びリテーナ148に作用する摩擦力によってケース（クラッチケース101及びカバークラッチ102）に保持されるため、ロータ124がスライダ144に対して所定の範囲内で相対移動し、ロータ124に支持されたロックバー154がスライダ144に接近移動する。

【0091】

このため、スライダ144の押圧保持片145が、ロックバー154の解除片168の傾斜した端面を押圧することによって、解除片168が振りコイルスプリング164の付勢力に抗してラチェット134側へ移動され（図8（B）の矢印J参照）、ロックバー154の連結片160がラチェット134の外歯136から離間する。更にロックバー154がスライダ144に接近すると、ロックバー154の解除片168は、スライダ144の押圧保持片145の内側（ラチェット134側）に入り込み、ロックバー154は、係合解除位置に保持される（図8（B）図示状態）。これにより、ロータ124とラチェット134とは再び相対回転可能とされ、巻取軸20の自在な回転が可能となる。

【0092】

ここで、このウエビング巻取装置10のクラッチ100では、クラッチ本体部114は、巻取軸20に支持された構成ではなく、ケース（クラッチケース101及びカバークラッチ102）に支持された構成である。すなわち、図3に示す如く、クラッチ本体部114は、ロータ124の収容部132の軸線方向一侧に設けられた支軸部133が、ホルダ170の回転支持部175を介してカバークラッチ102の円孔135に回転自在に支持されると共に、収容部132の軸線方向他側が、ブッシング112を介してクラッチケース101に回転自在に支持されることで、ケース（クラッチケース101及びカバークラッチ102）に回転自在に支持されている。したがって、このウエビング巻取装置10では、ロックバー154によってロータ124とラチェット134（巻取軸20）が連結された状態（車両急減速時等）以外では、巻取軸20はクラッチ本体部114とは無関係に回転することができる。これにより、巻取軸20の円滑な回転が保証され、通常使用時におけるウエビングの引出し巻取り性が向上する。

【0093】

また、このウエビング巻取装置10のクラッチ100では、上述した如くクラッチ本体部114のスライダ144を摩擦力によってケース（クラッチケース101及びカバークラッチ102）に保持させることで、スライダ144とロックバー154とを相対移動させ、この相対移動によってロックバー154をラチェット134との係合位置又は係合解除位置へ移動させる簡単な構成である。したがって、従来のクラッチの如く、大型で重量のある慣性円盤を用いてパウルを移動させる構成に比べて、クラッチ100の全体構成を大幅に小型化（特に、薄型化）することができ、これにより、ウエビング巻取装置10の全体構成をコンパクトにすることができる。

【0094】

さらに、このウエビング巻取装置10のクラッチ100では、クラッチ本体部114のギヤホイール116には、周方向荷重受け部120が設けられており、ギヤホイール116からロータ124への巻取方向の回転力伝達時において、スプリング爪182からギヤホイール116に作用する荷重は、当該周方向荷重受け部120を介してギヤホイール116の周方向に沿って作用する。このため、上記回転力伝達時にスプリング爪182からギヤホイール116の径方向に沿って作用する荷重を想定して、ギヤホイール116の剛性を高める必要がない。

【0095】

しかも、このクラッチ100では、スプリング爪182は、ロータ124に所定値以上の荷重が作用した際には、弾性変形することで先端部をロータの外歯から抜け出させてギヤホイール116とロータ124との間の回転の伝達を切り離す構成である。すなわち、前述の如き「ロードリミッタ機構」の作動は、ロータ124とスプリング爪182との間で行われる構成であり、この場合にも、ギヤホイール116には、径方向に沿った荷重が作用することはない。したがって、この点でも、ギヤホイール116の剛性を高める必要がない。したがって、このクラッチ100では、ギヤホイール116を薄肉に成形したり或いは樹脂等により成形することができ、これにより、クラッチ100の小型軽量化を図ることができる。

【0096】

またさらに、このウエビング巻取装置10のクラッチ100では、クラッチ本体部114のリング176は、ギヤホイール116、スライダ144、ロックバー154、振りコイルスプリング164及びホルダ170を所定の組付け位置に保持するカバー部178と、上述した「ロードリミッタ機構」用のスプリング爪182とを一体に有している。しかも、このリング176は、スプリング爪182の弾性力によってロータ124に一体的に保持される構成である。すなわち、このクラッチ本体部114では、ギヤホイール116、スライダ144、ロックバー154、振りコイルスプリング164及びホルダ170を所定の組付け位置に組み付けると共に、スプリング爪182の弾性力によってリング176をロータ124に保持させることで、上記各クラッチ構成部材を一体的に仮保持（サブアセンブリ化）することができる。これにより、クラッチ本体部114をケース（クラッチケース101及びカバークラッチ102）に組み付ける際などの組付け性が大幅に向上し、ウエビング巻取装置10の生産性が向上する。

【0097】

以上説明した如く、本実施の形態に係るウエビング巻取装置10では、クラッチ100によってモータ44側からの回転のみを巻取軸20に伝達することができるのみならず、クラッチ100の小型軽量化を図ることができると共に組付け性が向上する。

【0098】

なお、上記実施の形態では、クラッチ100によりモータ44の回転軸50の回転を巻取軸20に伝達して、巻取軸20をウエビング巻取方向へ回転させる構成としたが、これに限らず、クラッチによりモータ44の回転軸50の回転を巻取軸20に伝達して、巻取軸20をウエビング引出方向へ回転させる構成としてもよい。

【図面の簡単な説明】

【0099】

【図1】本発明の実施の形態に係るウエビング巻取装置の構成部材であるクラッチの主要部の構成を示す分解斜視図である。

【図2】本発明の実施の形態に係るウエビング巻取装置の構成部材であるクラッチの主要部の構成を示す分解斜視図である。

【図3】本発明の実施の形態に係るウエビング巻取装置の構成部材であるクラッチの主要部の構成を示す断面図である。

【図4】本発明の実施の形態に係るウエビング巻取装置の構成部材であるクラッチの部分的な構成を示す断面図である。

【図5】本発明の実施の形態に係るウエビング巻取装置の構成部材であるクラッチの構成を示し、(A)はロックバーがスライダに保持された状態を示す側面図であり、(B)はロックバーがラチェットに係合した状態を示す側面図である。

【図6】本発明の実施の形態に係るウエビング巻取装置の構成部材であるクラッチの構成を示し、(A)はスプリング爪によってギヤホイールとロータとが連結された状態を示す側面図であり、(B)はギヤホイールとロータとが相対的に空転した状態を示す側面図である。

【図7】本発明の実施の形態に係るウエビング巻取装置の構成部材であるクラッチの

構成を示し、(A)はロックバーがラチェットに係合した状態を示す側面図であり、(B)はロックバーがラチェットのロータに対するウエビング巻取方向への相対回転を許容した状態を示す側面図である。

【図8】本発明の実施の形態に係るウエビング巻取装置の構成部材であるクラッチの構成を示し、(A)はロックバーがラチェットに係合した状態を示す側面図であり、(B)はロックバーがスライダに保持された状態を示す側面図である。

【図9】本発明の実施の形態に係るウエビング巻取装置の構成部材であるモータを含む周辺部材の構成を示す分解斜視図である。

【図10】本発明の実施の形態に係るウエビング巻取装置の全体構成を示す分解斜視図である。

【図11】本発明の実施の形態に係るウエビング巻取装置の主要部の構成を示す斜視図である。

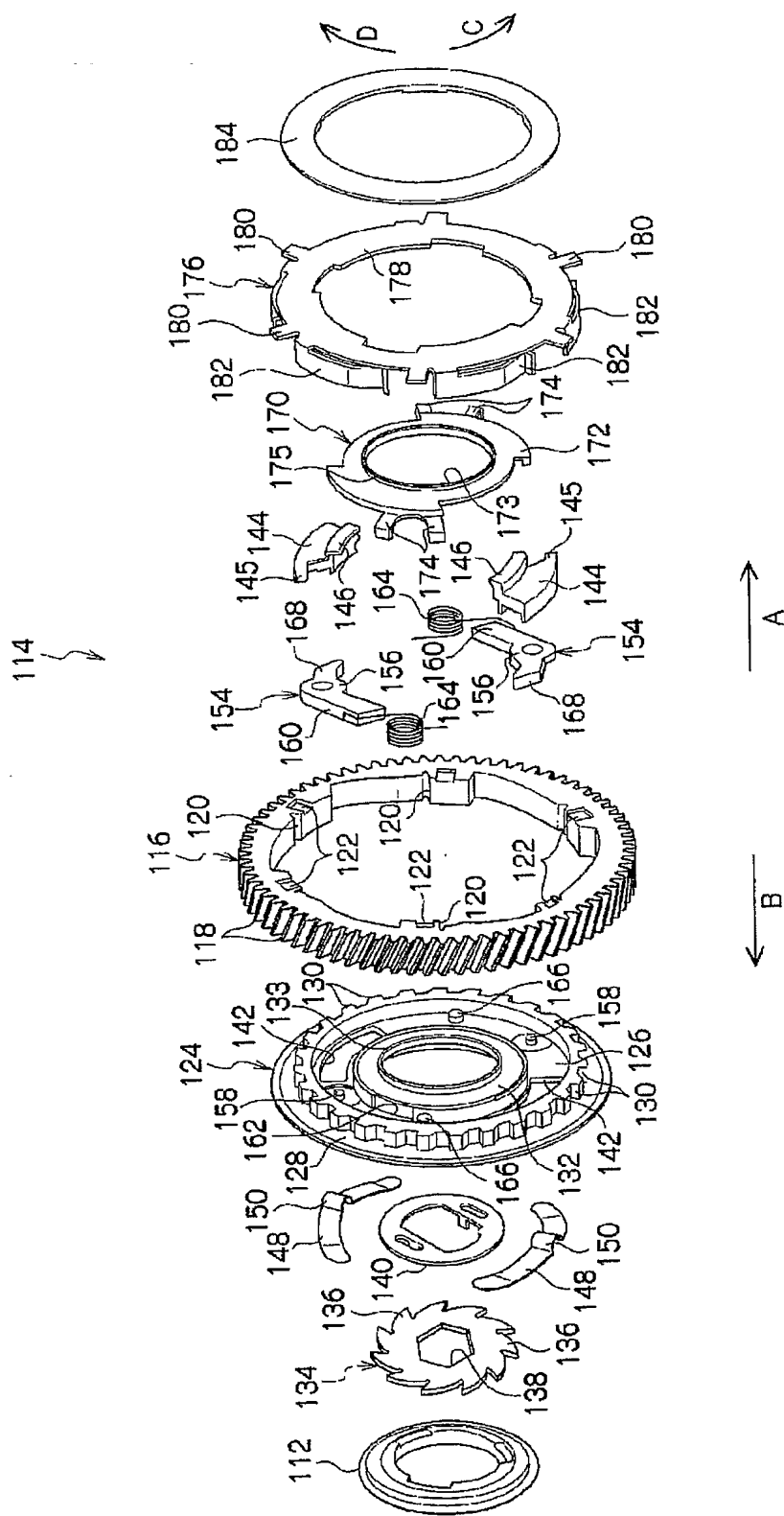
【図12】本発明の実施の形態に係るウエビング巻取装置の全体構成を示す斜視図である。

【符号の説明】

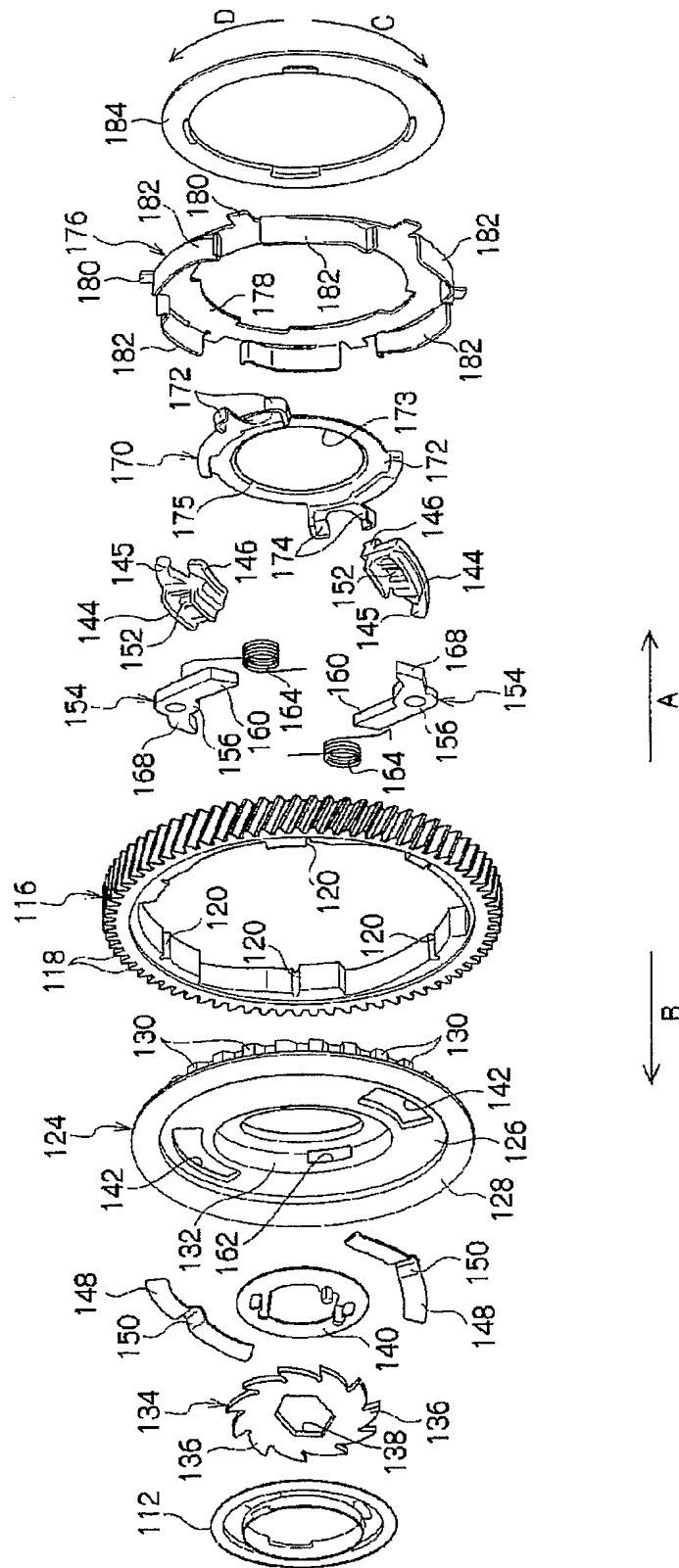
【0100】

- 10 ウエビング巻取装置
- 20 巻取軸
- 44 モータ
- 100 クラッチ
- 101 クラッチケース (ケース)
- 102 カバークラッチ (ケース)
- 116 ギヤホイール
- 124 ロータ
- 144 スライダ
- 154 ロックバー
- 182 スプリング爪

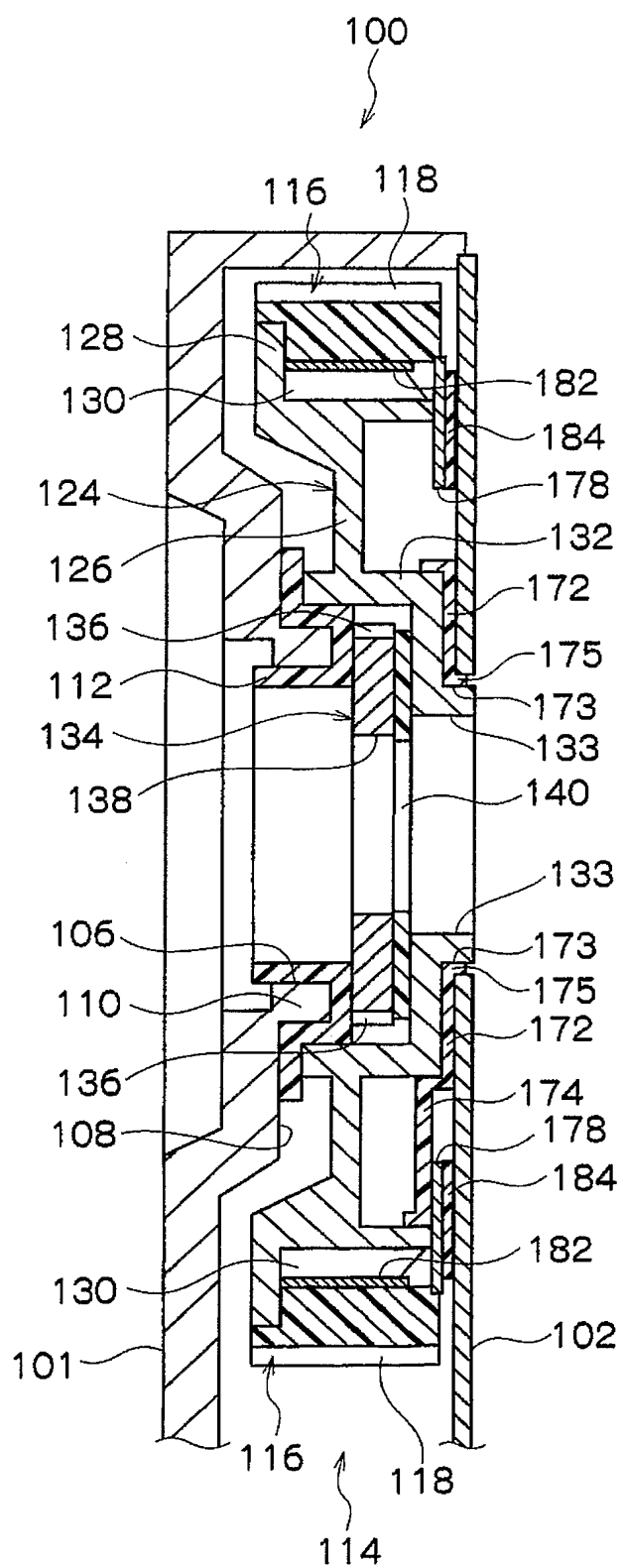
【書類名】 図面
【図 1】



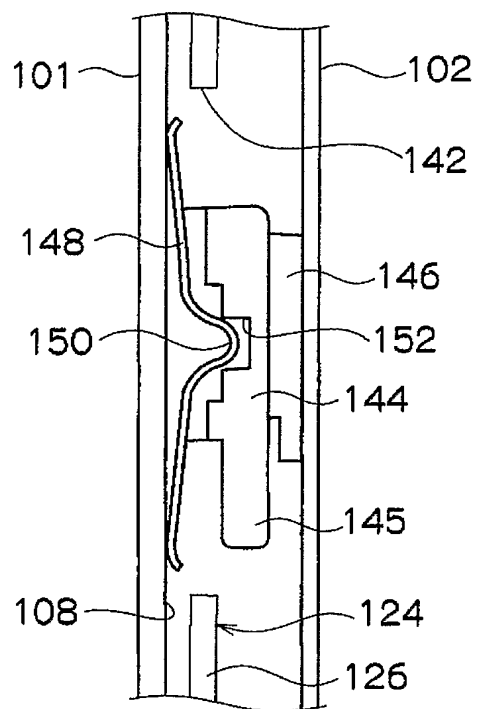
【図2】



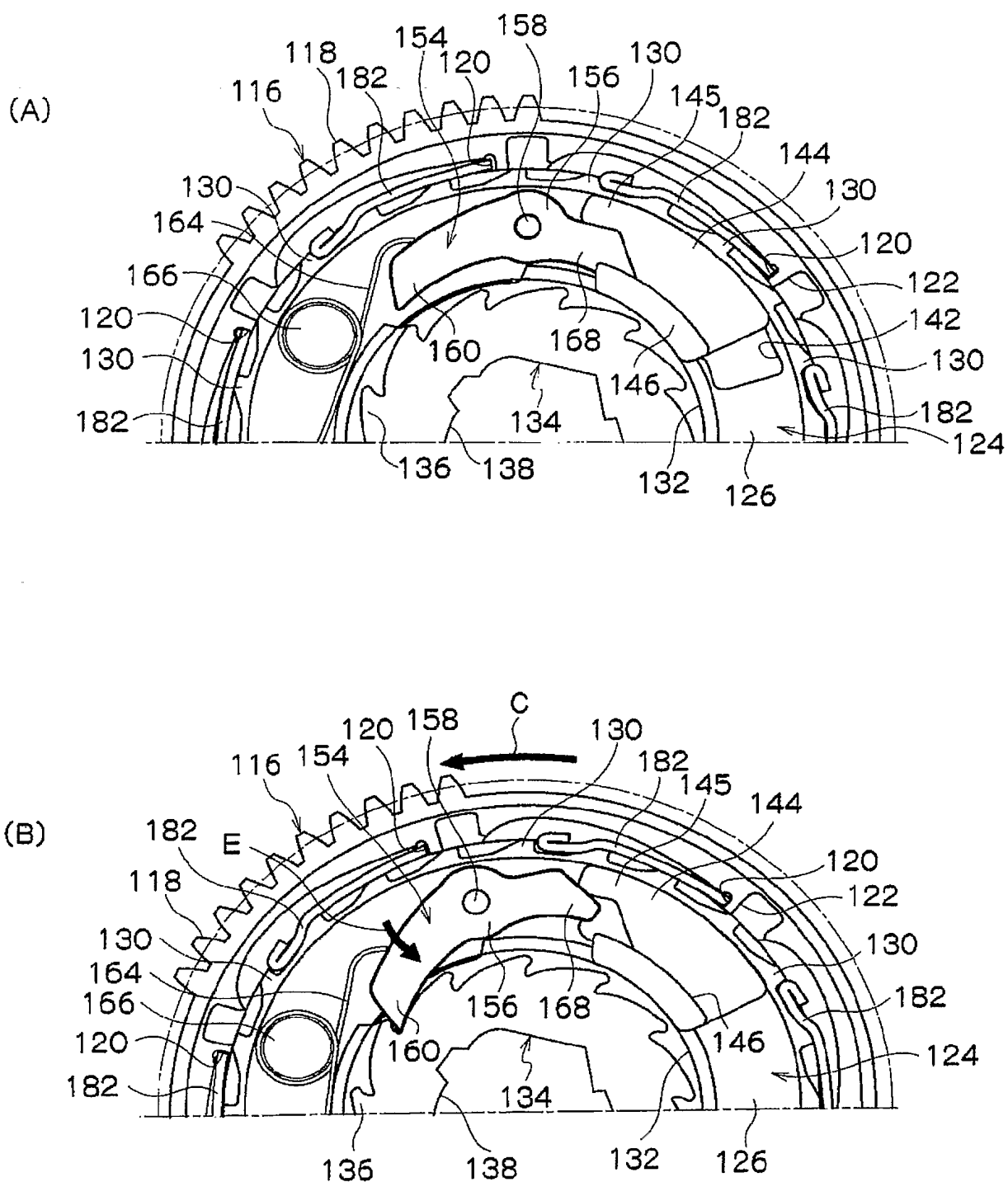
【図 3】



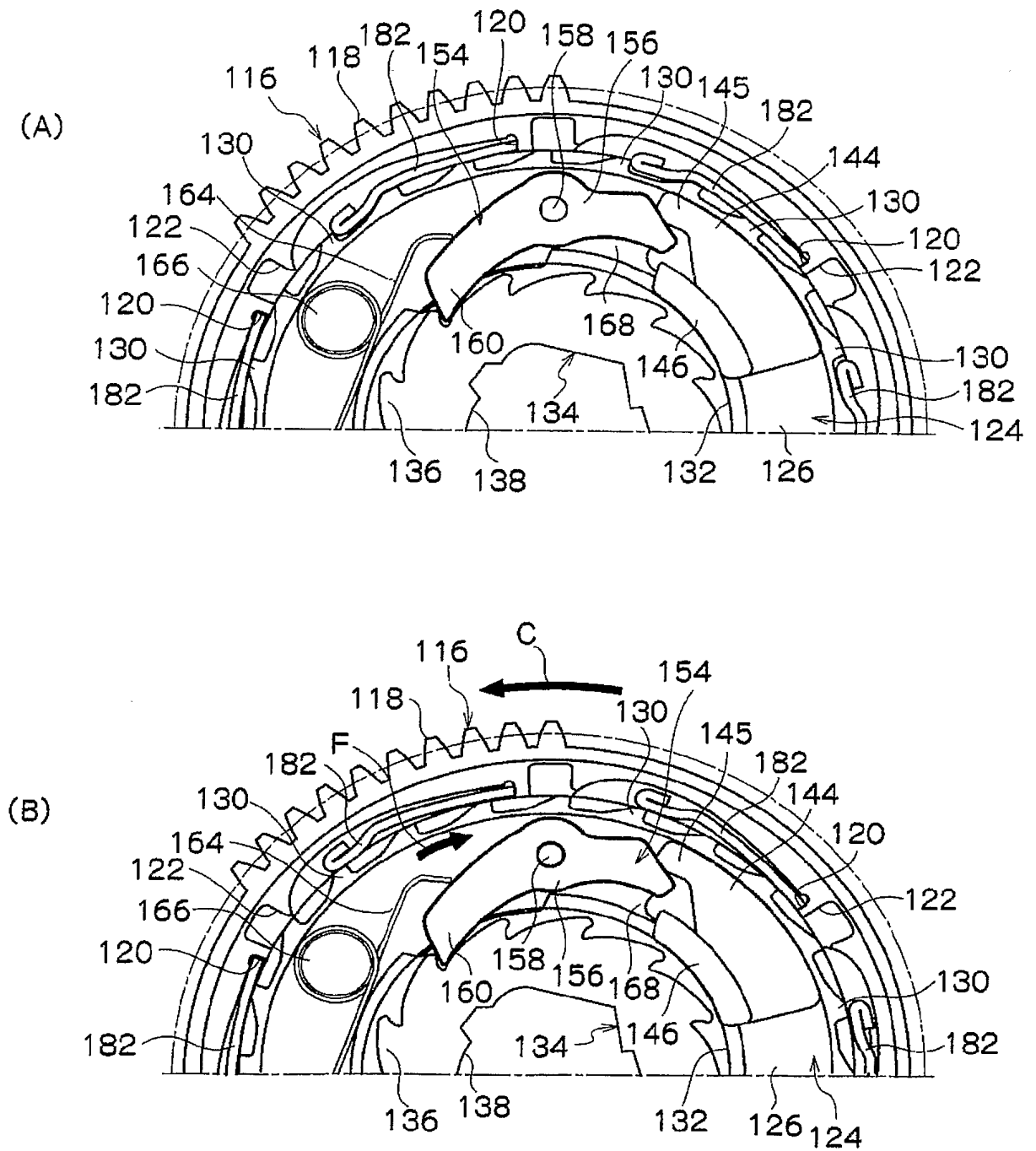
【図 4】



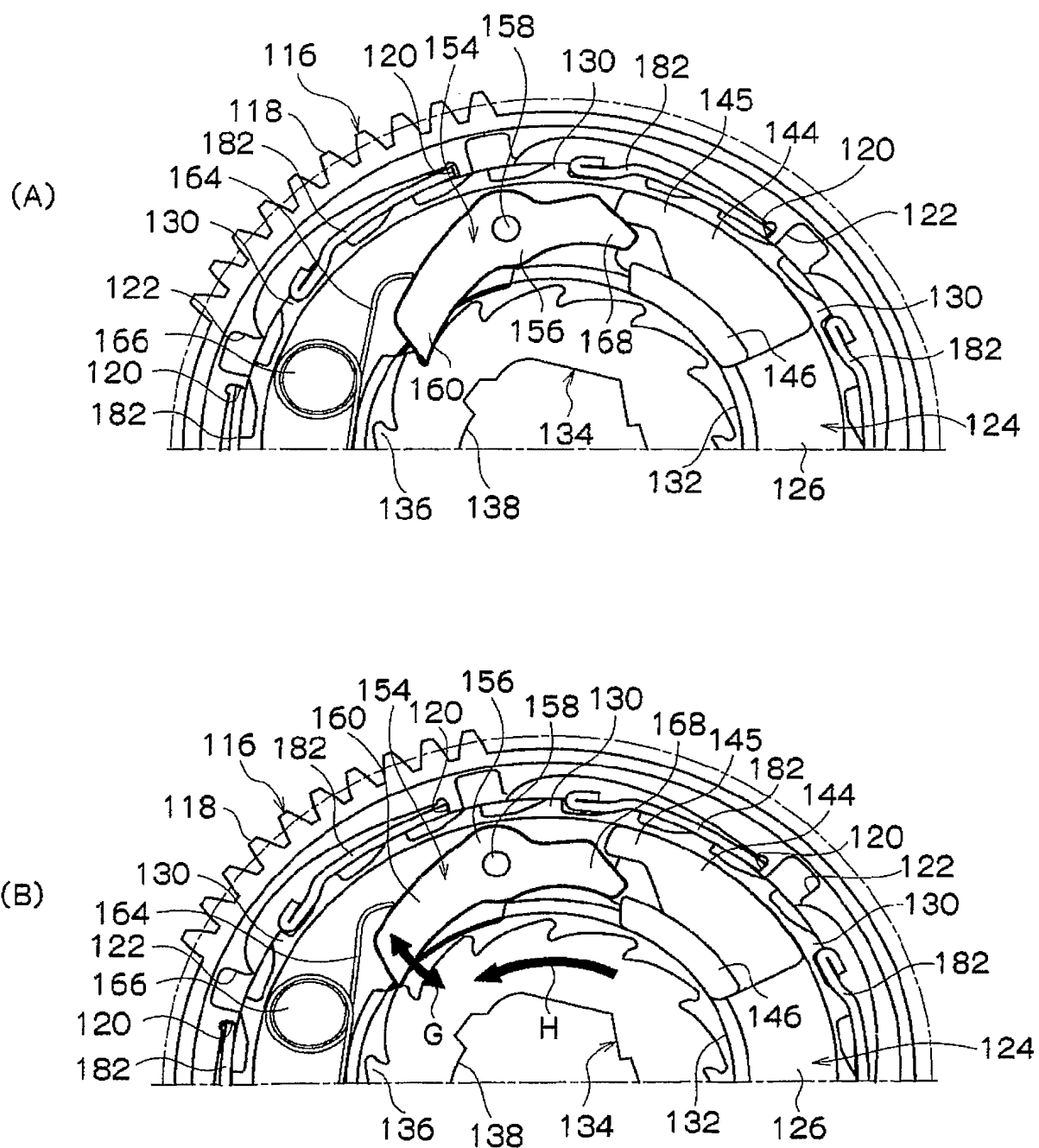
【図 5】



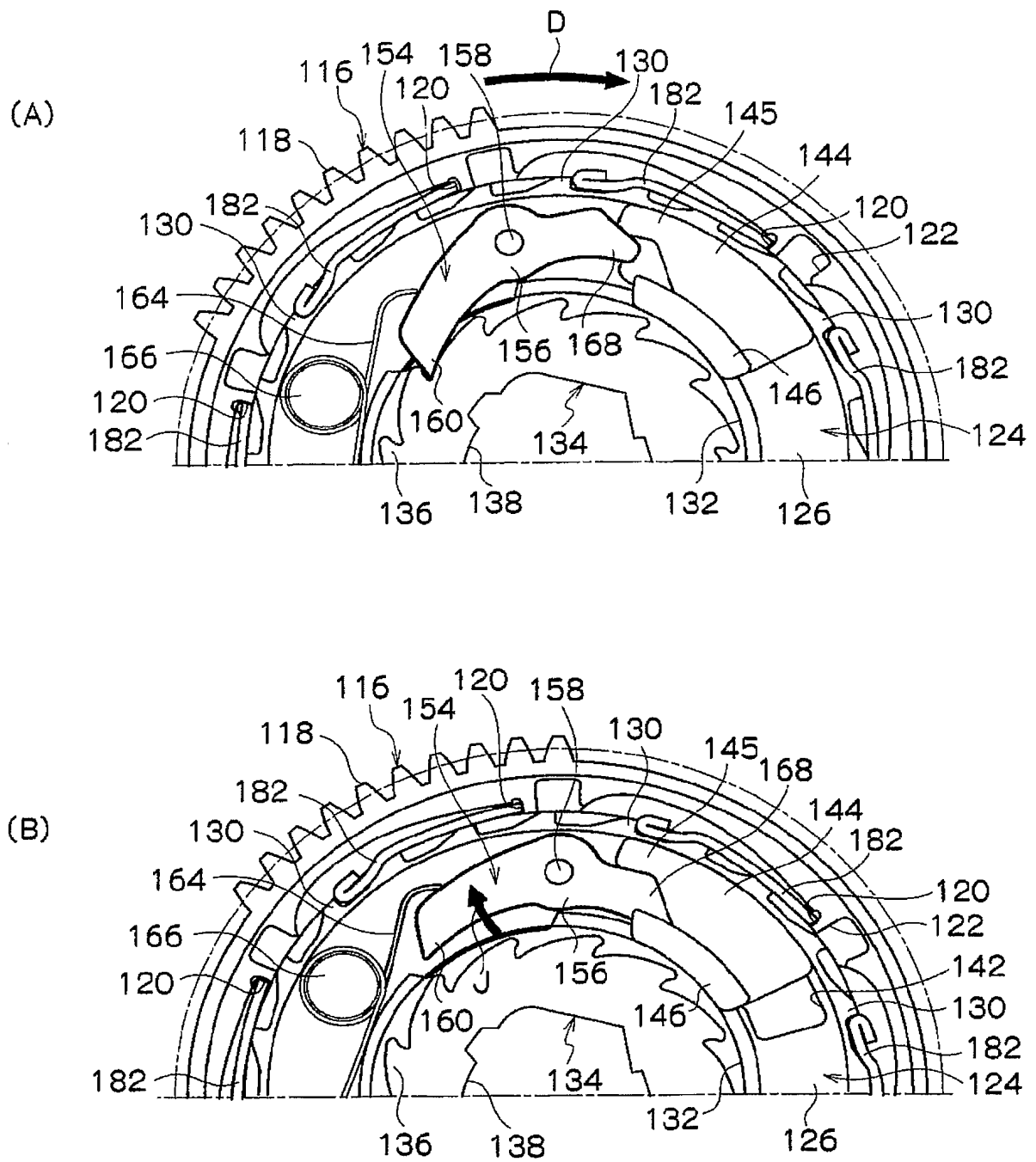
【図 6】



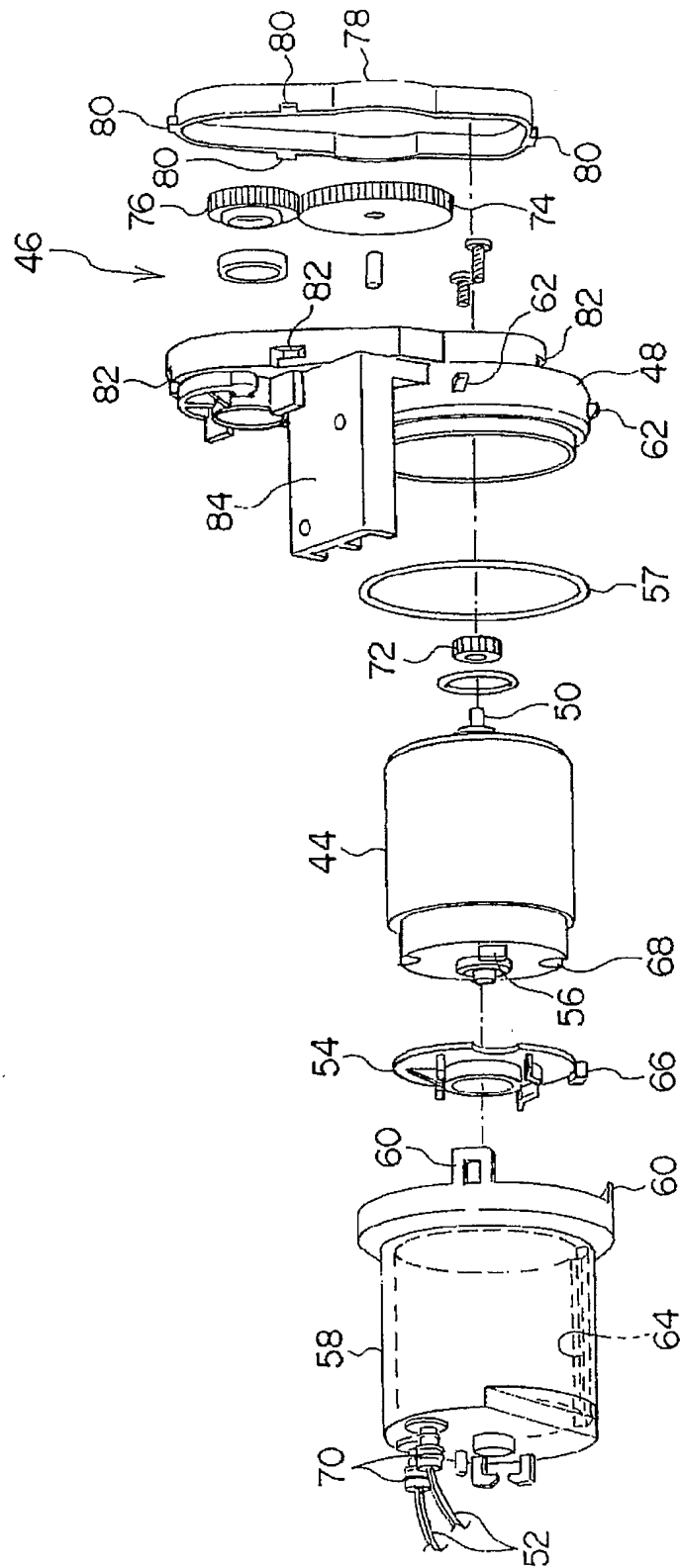
【図 7】



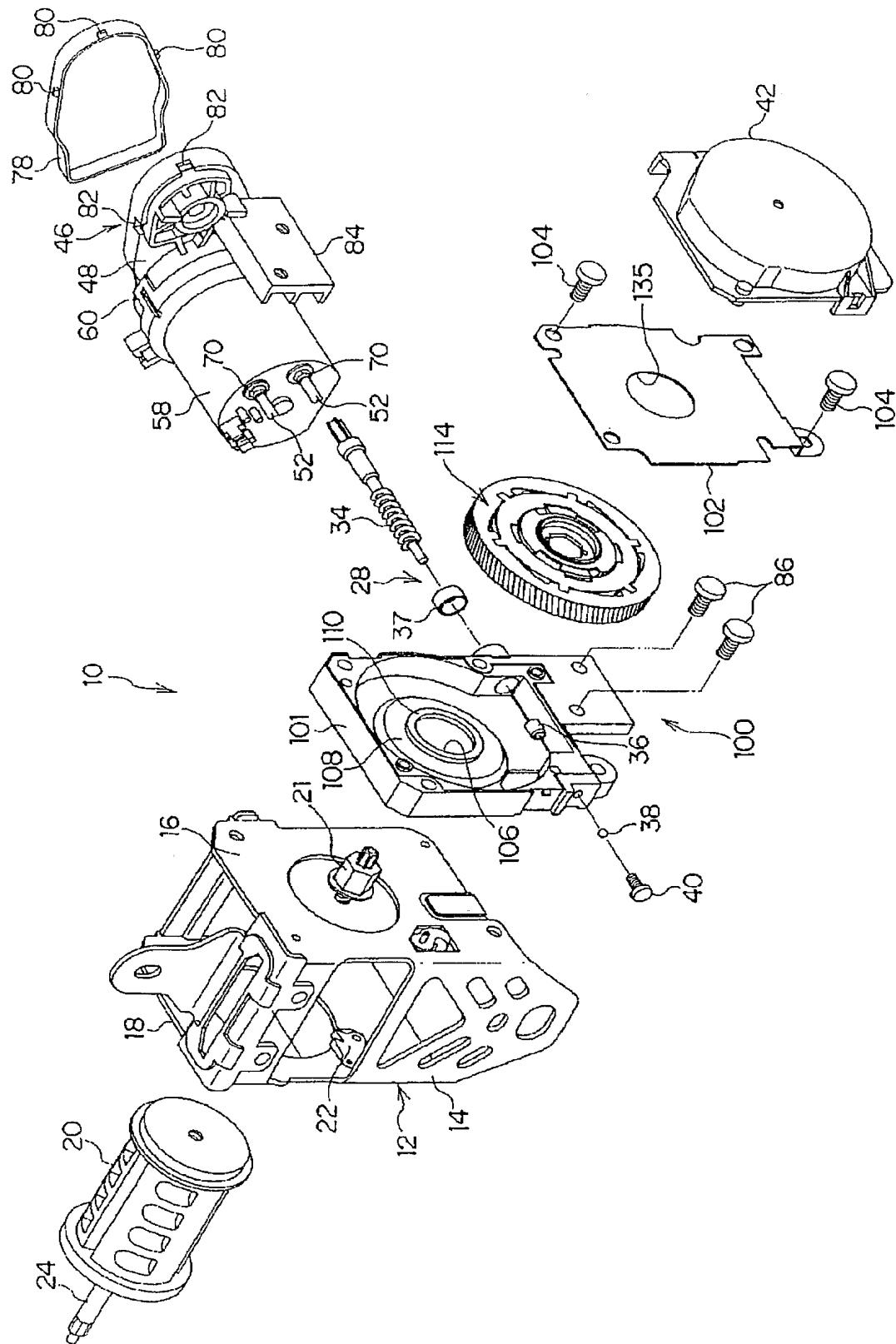
【図 8】



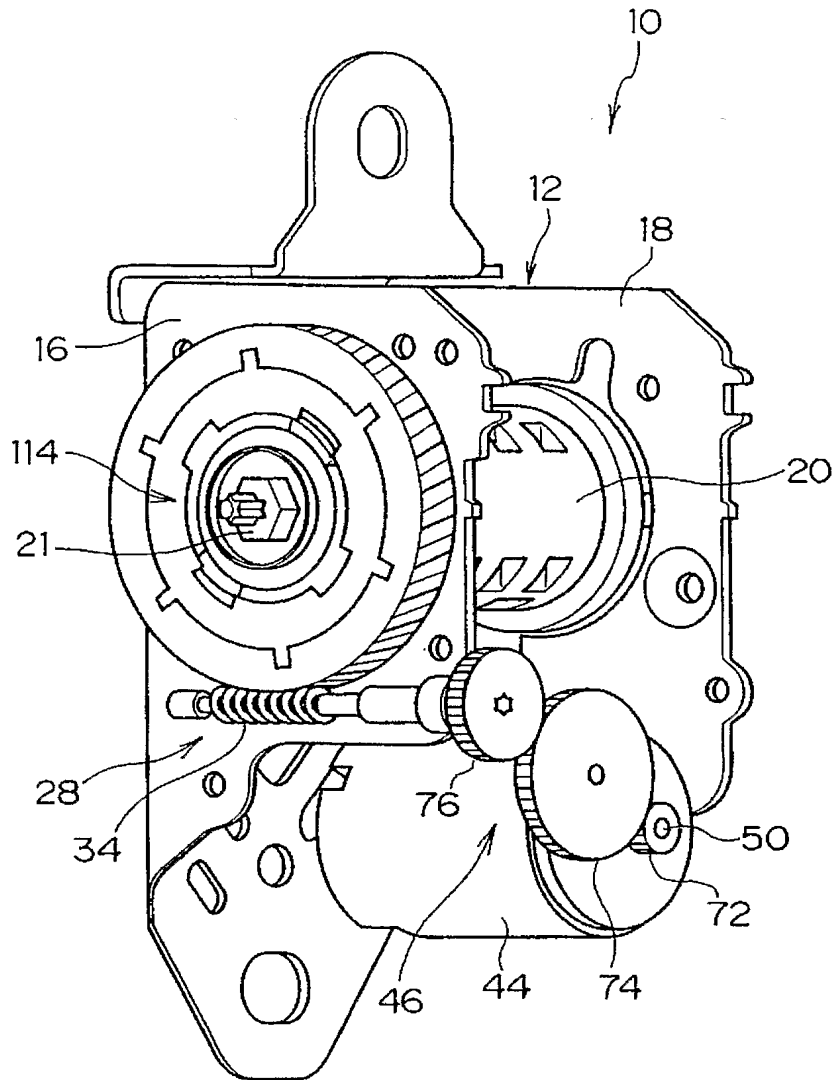
【図 9】



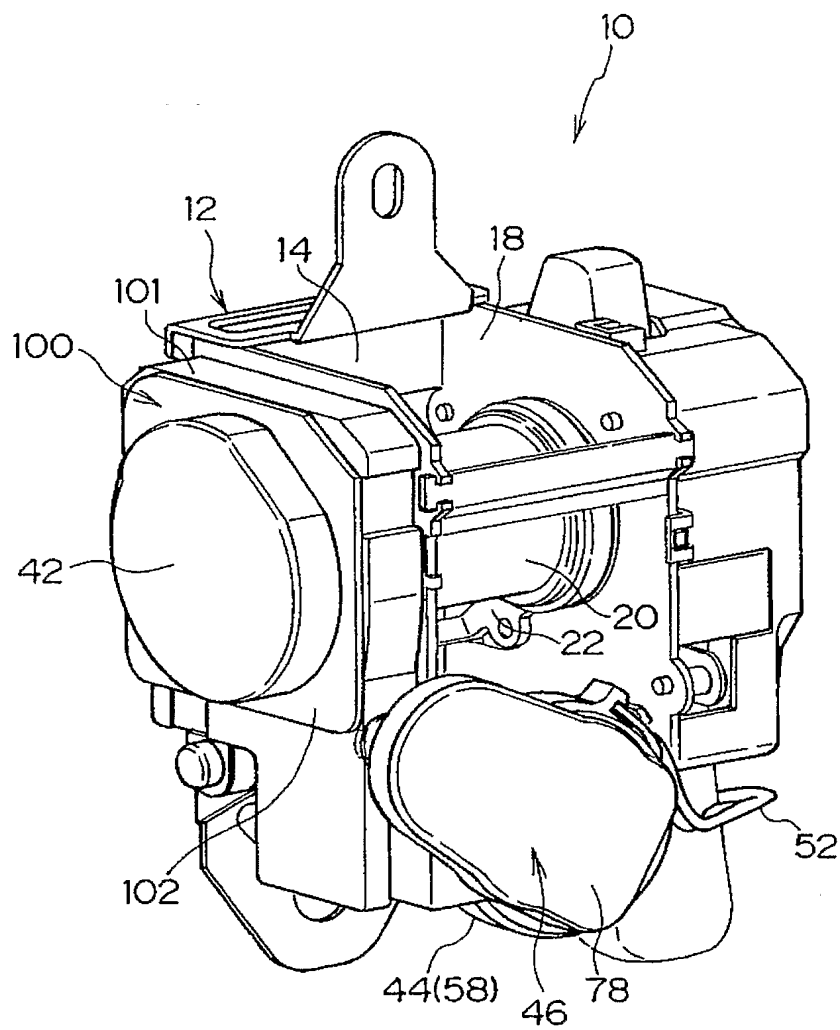
【図10】



【図 11】



【図 12】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 クラッチによってモータ側からの回転のみを巻取軸に伝達することができるのみならず、通常使用時におけるウエビングの引出し巻取り性を向上させることができるウエビング巻取装置を得る。

【解決手段】 本ウエビング巻取装置のクラッチ 1 0 0 では、クラッチ本体部 1 1 4 は、巻取軸 2 0 に支持された構成ではなく、ロータ 1 2 4 の収容部 1 3 2 の軸線方向一侧に設けられた支軸部 1 3 3 がホルダ 1 7 0 の回転支持部 1 7 5 を介してカバークラッチ 1 0 2 の円孔 1 3 5 に回転自在に支持されると共に、収容部 1 3 2 の軸線方向他側がブッシング 1 1 2 を介してクラッチケース 1 0 1 に回転自在に支持されることで、ケース（クラッチケース 1 0 1 及びカバークラッチ 1 0 2）に回転自在に支持されている。したがって、本ウエビング巻取装置では、クラッチ連結状態以外では、巻取軸 2 0 はクラッチ本体部 1 1 4 とは無関係に回転することができる。これにより、巻取軸 2 0 の円滑な回転が保証され、通常使用時におけるウエビングの引出し巻取り性が向上する。

【選択図】 図 3

特願 2 0 0 4 - 1 0 9 3 1 5

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 0 0 3 5 5 1]

1. 変更年月日

1 9 9 8 年 6 月 1 2 日

[変更理由]

住所変更

住 所

愛知県丹羽郡大口町豊田三丁目 2 6 0 番地

氏 名

株式会社東海理化電機製作所